

INVESTIMENTOS ESTRUTURADORES E EMPREENDIMENTOS ESTRATÉGICOS

Neste capítulo temos como objetivo identificar as ações previstas para o município de Campinas relativas aos setores produtivos vinculados ao setor público, dentro das diferentes esferas de governo sejam elas, municipais, estaduais e federais, além de grandes obras de cunho particular, vinculadas ao setor privado.

Também serão ressaltadas as principais metas estratégicas a serem adotadas pelo município, traduzidas em grandes obras que além de suas configurações físicas funcionarão como ações de desenvolvimento tanto para as regiões onde as mesmas se assentam, quanto para o município dado o caráter de desenvolvimento que as mesmas ensejam.

Esta identificação encontra sua justificativa na importância de estarmos reconhecendo estas intenções e verificarmos os reflexos das mesmas sobre o território da cidade de Campinas.

Assim sendo, efetuamos nossas leituras internamente nos setores de governo procurando identificar grandes projetos em aprovação no município ou um conjunto significativo de aprovações numa mesma região as quais trariam algum grau de impacto, quer no entorno imediato quer em uma região de maior abrangência, dado que estas ações uma vez assumidas, terão um papel estruturador na dinâmica municipal, devendo decorrer dessas implantações o ajuste das legislações de gestão urbana bem como das leis orçamentárias, conforme a gradual implementação dessas intervenções no ordenamento de nosso território.

Além disso, a discussão sobre a vocação de Campinas, talvez a questão mais importante e inovadora, permeou todo o processo de revisão do Plano Diretor.

Nesse sentido é inequívoca que uma das vocações de Campinas, talvez a mais reconhecida nacionalmente e internacionalmente, seja aquela voltada para a Ciência e Tecnologia, uma vez que a quantidade de Universidades, Institutos de Pesquisa Científica e Tecnológica e empresas multinacionais aqui implantadas são de grande significância, levando o município a ser conhecido como o Vale do Silício brasileiro.

No entanto, essa não é a única vocação. Identifica-se também a vocação voltada para as atividades ligadas ao comércio e aos serviços, sendo significativo o aumento nos últimos anos de atividades de serviços ligadas ao setor hoteleiro e do setor comercial com a implantação de grandes plantas para o comércio varejista e ampliação de vários Shopping Centers. Registra-se também o aumento do setor de serviços ligado mais especificamente à área de saúde, reforçando a característica de um centro médico de excelência, aliado aos demais serviços técnicos e profissionais, em especial aqueles voltados ao entretenimento e lazer.

No passado recente a cidade se caracterizou pela implantação de atividades industriais voltadas para a produção metal mecânica e de alimentos, atraídas principalmente, pela facilidade de acesso garantida pelos eixos rodoviários, ferroviários e pelo Aeroporto Internacional de Viracopos. A

atividade industrial ainda apresenta nos dias de hoje grande significância, no entanto votada para outros ramos.

Outro ponto a ser destacado diz respeito à produção agrícola. Essa atividade de Campinas já não se caracteriza mais como a de antigamente, que fazia uso de ferramentas arcaicas e lavouras de subsistência. Hoje a atividade rural tem uma pluriatividade, e encontra-se envolvida com pesquisa de ponta, com o uso da biotecnologia, trazendo novos elementos agregados a essa atividade.

Cabe lembrar que foi com a instalação do Instituto Agrônomo, no século XIX, que a pesquisa científica em Campinas se iniciou, contribuindo para a evolução do que hoje é o parque científico e tecnológico do município.

Assim, quando dizemos que a identidade de Campinas é multifacetada, é porque a cidade tem internalizada diversas vocações, a científica e tecnológica, a vocação para as atividades terciárias, e expressiva produção voltada para o setor primário e secundário.

Aliando-se todos estes aspectos e vocações é que iremos construir as ferramentas para nos tornarmos competitivos e nos inserirmos numa cadeia global. Nesse sentido a ciência e tecnologia, é um indicador poderosíssimo, para que Campinas possa se credenciar na disputa entre mercados, na consolidação desses espaços, se inserindo nesta rede de produtividade para que a sua população possa conseguir elevar seu patamar de qualidade de vida.

É inegável que temos um grande potencial socioeconômico e intelectual a ser explorado e precisamos aliar essa questão à concepção que vai embasar as ações para que se possa atingir uma cidade mais justa e equilibrada, calcada nos princípios do desenvolvimento sustentável.

Com essa preocupação, destaca-se ainda a indicação de projetos ligados a implantação de parques públicos temáticos e parques lineares como forma de garantir à população, o acesso ao esporte e lazer, bem como a requalificação de extensas áreas ambientalmente degradadas.

Assim, a análise das ações em curso e previstas pelos diversos setores produtivos listadas a seguir, acopladas às metas de desenvolvimento, nos permite indicar eixos estratégicos para a estruturação do município.

Nesse sentido, identificam-se eixos físicos de desenvolvimento que surgem a partir das leituras, diagnósticos e ações, que foram detalhadas e constam deste Caderno de Subsídios, inclusive com a previsão de utilização dos instrumentos preconizados pelo Estatuto da Cidade, objetivando reafirmar e garantir as vocações de Campinas. Esses eixos podem ser identificados no mapa anexo denominado Eixos Estratégicos de Desenvolvimento e de Requalificação, e são eles:

Eixo Norte – Desenvolvimento Tecnológico, consubstanciado pela operação urbana Ciatec;

Eixo Central – Requalificação do Centro Urbano e Revitalização do seu entorno;

Eixo Sul - Aeroporto de Viracopos e Requalificação do seu entorno;

Eixo Oeste – Desenvolvimento e Revitalização Oeste, integrando NO/SO;

Eixo de Desenvolvimento Agrícola.

INVESTIMENTOS ESTRUTURADORES

SETORES PRODUTIVOS

Setor Público Municipal

Com relação às obras e ações públicas municipais destacamos:

Conclusão do anel intermediário e abertura do segundo túnel de interligação entre a região da Vila Industrial/São Bernardo e a região Central.

A estruturação viária urbana do município de Campinas se fez de forma radioconcêntrica, composta por vias radiais de grande capacidade e de anéis concêntricos.

Em complementação ao projeto do anel externo e das marginais da Rodovia Anhangüera, projetos a serem implementados pelo Governo do Estado de São Paulo, e ao sistema rótula/contrarótula, propõe-se a conclusão de um anel intermediário bidirecional, formado pelas seguintes avenidas:

Av. Dr. Abelardo Pompeu do Amaral

Av. Barão de Monte Alegre

Rua Joaquim Vilac

Av. Dr. Alberto Sarmiento

Av. Andrade Neves

Av. Luiz Smânio

Av. Theodureto de Almeida Camargo

Av. Dr. Heitor Penteado

Av. Júlio Prestes

Av. José de Souza Campos

Av. Princesa d'Oeste

Av. Ayrton Senna

Av. Monte Castelo

Av. Dr. Ângelo Simões

Av. Marginal do Piçarrão, onde encontra a Avenida Dr. Abelardo Pompeu Amaral, fechando o anel.

Este anel traz inúmeras vantagens à circulação de veículos na cidade, a saber:

- é suficientemente próximo ao centro, sem invadi-lo;
- possibilita que para ele possam ser desviados os ônibus rodoviários, a maioria dos fretados e os veículos de carga que não demandam o centro;

- possibilita a criação de pequenos terminais de carga, ao longo do seu percurso e, com isso, a restrição de horário ou de tamanho de veículo para acessar o centro da cidade;
- oferece novas possibilidades de acesso de veículos particulares ao centro;
- possibilita os percursos diametrais sem a invasão do centro da cidade;

Em face do exposto acima, torna-se premente a conclusão do trecho faltante, dando maior mobilidade aos usuários e, principalmente, desafogando o tráfego da área central.

Apresenta ainda restrições ao seu pleno desempenho, em pontos específicos, necessitando de algumas obras para se completar, quais sejam:

1 - conclusão da marginal do Córrego do Piçarrão, desde o cruzamento com a Avenida das Amoreiras, onde a obra foi há muitos anos interrompida, até o início da Avenida Dr. Abelardo Pompeu do Amaral, numa extensão de aproximadamente 1.300 metros, de ambos os lados do córrego;

2 - duplicação da passagem da Avenida Dr. Ângelo Simões sobre a via férrea, de aproximadamente 50 metros de extensão;

3 - conclusão do Túnel Joá Penteado;

A conclusão do Túnel II, segundo tramo do túnel Joá Penteado, insere-se dentro do contexto de um plano geral de circulação da cidade. Originariamente previsto para ser concluída em 1.987, a obra sofreu várias interrupções e finalmente foi abandonada em 1.996, quando apenas um dos tramos estava concluído.

A parte abandonada encontra-se em estado lastimável, degradando a área contígua àquela onde hoje se pretende construir o novo Terminal Multimodal de Passageiros. Coloca em risco a segurança dos moradores do seu entorno, exigindo permanente rebaixamento de lençol freático, para evitar seu desmoronamento.

Quando em funcionamento, o túnel permitirá a necessária integração viária das duas partes da cidade, seccionadas pela linha férrea e se conectará com o Anel Intermediário, dando enorme contribuição ao desafogo do tráfego da área central. Os veículos particulares que circulam pela área central poderão acessar o Anel Intermediário através dele. Sem o segundo túnel, o condutor tem que escolher entre duas opções que são, trafegar por um percurso mais longo, pela área central, ou enfrentar o trânsito existente hoje no tramo construído do túnel, que opera em dupla mão-de-direção e nos horários de pico, o qual encontra-se com sua capacidade saturada.

Com a conclusão do segundo tramo do túnel, todos os ônibus rodoviários que atualmente chegam à cidade, vindos de São Paulo, ou vice-versa, farão o percurso Rodovia dos Bandeirantes ou Rodovia Anhangüera – Avenida Prestes Maia – Anel Intermediário – Túnel Joá Penteado – Terminal Multimodal. Seria também evitado o percurso negativo atual, tendo em vista que os ônibus desse percurso seguem pela Rodovia Anhangüera até o Trevo da Bosch, voltando pela Avenida Lix da Cunha.

Sendo o Terminal Multimodal utilizado tanto pelos ônibus rodoviários quanto urbanos e metropolitanos, fácil é imaginar a importância da fácil ligação dele com a região sul/sudoeste da

cidade, visto que vários corredores de ônibus virão exatamente dessas regiões, separadas do centro pela via férrea. O total de investimento estimado para esta obra é de R\$ 42.640.581,06.

Diretriz:

Compatibilizar o projeto de abertura do segundo túnel de interligação entre a região da Vila Industrial/São Bernardo e a região Central com o projeto de revitalização do centro.

Terminal Multimodal de Passageiros

A discussão sobre a necessidade de um novo terminal rodoviário para Campinas vem se desenvolvendo há muitos anos dadas as questões operacionais e de cunho urbanístico que este serviço enseja.

Para o enfrentamento destas questões foram envidados esforços envolvendo a Prefeitura, a União e a Maternidade de Campinas, resultando na consolidação de um protocolo, objetivando o estabelecimento de melhores condições técnicas, econômicas, sociais e urbanísticas que possibilitam a implantação do novo Terminal Rodoviário, de forma a compatibilizar a circulação dos ônibus urbanos, rodoviários e metropolitanos.

A escolha da área do Terminal Multimodal, conforme elementos constantes do capítulo que trata das questões viárias, foi feita com base na análise de vários critérios, recaindo sobre a área do complexo Ferroviário Central, na região do centro histórico de Campinas, limitada pela Rua Dr. Pereira Lima e Avenida Lix da Cunha, além da linha férrea operada pela Brasil Ferrovias. Este local por concentrar o corredor metropolitano e as futuras instalações do trem Bandeirante, propiciará aos usuários destes sistemas, facilidade de circulação e acessibilidade. E para o sistema trará uma melhoria dada a eliminação dos pontos de concentração dos ônibus metropolitanos no entorno (Radial Penido Burnier e na Av. dos Expedicionários) e redução de viagens através de ônibus nas ruas centrais, o que poderá ser melhor evidenciado nas figuras ilustrativas contidas no capítulo denominado Caracterização Territorial Urbana e Rural.

Diretriz:

Compatibilizar este projeto com os demais modos de transporte e terminais previstos para o local.

Hospital Ouro Verde

A ampliação de 16.655 m² do Hospital Ouro Verde deverá trazer grandes benefícios para a população do seu entorno bem como para a região em que o mesmo se insere, dado o caráter que se pretende imprimir a este equipamento. O projeto visa transformá-lo em hospital geral trazendo

grandes benefícios para a população situada na região sudoeste do município, a qual caracteriza-se por ser de baixa renda e gira em torno de 200.000 habitantes.

Além disso, estima-se que o Hospital Ouro Verde também se constituirá em retaguarda hospitalar para a região Noroeste, o que acrescenta uma população de 100.000 habitantes a ser beneficiada. Isso representa um terço da população de Campinas.

Outro grande motivo para esta construção encontra sua justificativa na dificuldade de acesso dessa região com outros pontos da cidade.

Os serviços de saúde da região registram um déficit de leitos/SUS significativo, no caso do município de Campinas a insuficiência é de 250 leitos gerais e 48 leitos de UTI. As especialidades mais críticas são: Neurologia, Ortopedia, Oncologia, Cardiologia, Oncologia, Cirurgia Geral e Clínica Médica com ênfase na geriatria.

O Hospital Geral terá capacidade para 210 leitos (02 leitos por quarto), com atendimento nas áreas de clínica Médica (33% leitos), Clínica Cirúrgica (24% leitos), Clínica Pediátrica (5% leitos), Traumatologia/ortopedia (19% leitos), Saúde Mental (9,5% leitos) e UTI (5% leitos); possuirá Centro Cirúrgico com 06 salas de cirurgia geral, 02 salas ortopédicas, 03 salas de cirurgia ambulatorial com fluxo próprio, 01 sala de parto normal junto ao Pronto-socorro e 02 salas de hemodiálise de suporte; Serviços de diagnose e terapêutica com 04 equipamentos fixos de radiologia, 01 tomógrafo, 01 ressonância magnética, 01 mamógrafo, 05 ultra-sonografias e 02 endoscópios; Serviços Métodos Gráficos com eletroencefalografia, eletrocardiografia, provas de esforço, função pulmonar e eletroneuromiografia; Serviço de Patologia Clínica; Hemoterapia referenciada ao Hemocentro da UNICAMP; Serviço de Fisioterapia integrado e demais serviços de apoio técnico e administrativo.

O terreno possui uma área total de 46.140 m² onde se situam o Ambulatório e o Pronto Socorro, já construídos, com 5.231 m², o projeto prevê a ampliação dessa construção em 16.655 m² perfazendo um total de 21.886 m² de área construída, estando previstos para esta execução um total de R\$ 30.000,00.

Diretriz:

Prever nos planos setoriais e locais a inserção deste equipamento de forma a garantir o acesso da população e o bom aproveitamento e desempenho do mesmo.

Pronto Socorro do Campo Grande

As unidades de pronto-atendimento, agora chamadas unidades não-hospitalares de urgência (UNHU) ou simplesmente prontos-socorros são importantes equipamentos para o atendimento de urgência na organização da rede de atenção às urgências de municípios de médio e grande porte.

São consideradas portas de urgência de nível intermediário e têm como missão o acolhimento de casos de urgência de baixa complexidade e a estabilização de casos de urgência de maior

gravidade, garantindo seu encaminhamento ao equipamento de maior complexidade em melhores condições de sobrevida.

No município de Campinas três destas unidades apareceram, há cerca de 10 anos, a partir da demanda da população para que o grande volume de pessoas não atendidas pela rede básica pudessem ter acesso ao atendimento médico.

Daquele momento até hoje estas unidades passaram a atender casos clínicos e traumáticos de gravidade progressivamente maior tendo sido necessária a sua reestruturação para uma nova missão.

Hoje, com esta missão melhor conhecida, apresenta-se como um padrão ideal a existência de uma UNHU para cada Distrito de Saúde como referência para uma população em torno de 150.000 habitantes.

No presente momento, com uma população já acima de um milhão de habitantes e com as demandas ainda maiores para o atendimento das urgências, o Governo Municipal planeja ampliar a oferta de mais uma UNHU para a região Noroeste de Campinas, mais especificamente para a região do Campo Grande, onde habitam cerca de 200.000 pessoas com grandes necessidades de saúde e, especialmente com grande restrição no atendimento de quadros agudos de urgência e emergência.

A área prevista de construção é de 1.954 m² para a obra estão previstos recursos da ordem de R\$ 5.200.000,00.

Diretriz:

Prever nos planos setoriais e locais a inserção deste equipamento de forma a garantir o acesso da população e o bom aproveitamento e desempenho do mesmo.

Centro de Excelência Esportiva de Campinas

Quando se pensa em competição esportiva de alto rendimento, a idéia maior é sempre a Olimpíada. As conquistas obtidas tornam-se motivo de orgulho para um país e, neste sentido, Campinas sempre contribuiu com grandes atletas e árbitros para a representação do Brasil que levaram o nome da cidade ao mais alto lugar do pódio olímpico.

Tendo em vista esta representatividade de Campinas e considerando os índices apontados pelo Ministério do Esporte, em que na região metropolitana de Campinas ocorre número significativo de talentos esportivos, além de ser privilegiada pela existência de 5 Faculdades de Educação Física e por contar com uma Política Esportiva que tem por princípio democratizar a prática da atividade física unindo diferentes classes sociais e etnias, foi desenvolvido projeto denominado Centro Esportivo de Alto Rendimento, o qual foi concebido para oferecer condições apropriadas à obtenção dos mais altos níveis de performance esportiva em diferentes modalidades e, em especial, nas cinco

modalidades indicadas pelo Ministério do Esporte: atletismo, bicicross, saltos ornamentais, tae kwondo e tênis de campo.

Com localização estratégica, a área destinada pela Prefeitura de Campinas para este Centro situa-se no vetor de maior densidade e expansão populacional do município, integrada a bosques e lagos e com fácil acesso às rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Dom Pedro I e Santos Dumont.

Este equipamento funcionará onde hoje é a Fazenda Sete Quedas (antiga Fazenda Bradesco), à margem da Rodovia Anhanguera em uma área de 960 mil metros quadrados, onde o total de investimento previsto para esta obra é de R\$ 30.961 337,43 e foi projetado seguindo os seguintes objetivos:

- oferecer instalações e equipamentos para o desenvolvimento de esportes de alto rendimento;
- permitir o desenvolvimento simultâneo de distintas modalidades esportivas;
- incorporar soluções de projeto que possibilitem a otimização de custos operacionais;
- fornecer condições apropriadas ao desenvolvimento das Ciências do Esporte;
- permitir a realização de eventos esportivos de grande porte;
- oferecer condições ao desenvolvimento de talentos esportivos.

Diretriz:

Prever nos planos setoriais e locais a inserção deste equipamento de forma a garantir o acesso da população e o bom aproveitamento e desempenho do mesmo.

Setor Público Estadual

Com relação às obras e ações públicas estaduais destacamos:

Trem Expresso Bandeirante

Segundo dados fornecidos pela CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos este trem deverá interligar os municípios de São Paulo e Campinas tendo como ponto de parada a cidade de Jundiaí.

Esta obra é destacada como necessária pelos órgãos estaduais devido a saturação dos corredores rodoviários existentes, bem como em função de restrições impostas à mobilidade pelo uso do automóvel, além da necessidade de investimentos em infra-estrutura, dos prejuízos sócio econômicos que tendem a aumentar, e da importância da reinserção da ferrovia entre os meios para mobilidade e reorganização urbana.

Este projeto deverá ter, segundo dados da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, pequeno impacto ambiental devido ao aproveitamento da faixa ferroviária existente e o método construtivo. Deverá contar com 13,5 Km de elevados e pontes, 2,5 Km de túnel, 76,0 Km de superfície

perfazendo um total de 92,00 Km de leito. Entende ainda a Secretaria de Transportes do Estado, que o Trem Expresso trará benefício em função da redução da circulação de veículos, da quantidade de acidentes nas rodovias e cidades, do tempo de viagem dos usuários, do custo da rede de transportes, além da geração de empregos, novas oportunidades econômicas e integração regional.

Existe ainda a intenção de se desenvolver estudos visando a extensão do sistema de modo a interligar os aeroportos de Cumbica (Guarulhos) e Viracopos (Campinas).

Com relação aos investimentos entre 2007-2010 deverá ser utilizado para a implantação deste projeto um total de R\$ 2.704.091.269,00.

Diretrizes:

- **Envidar esforços junto aos órgãos de governo Estaduais objetivando compatibilizar objetivos, projetos e prazos deste projeto;**
- **Considerar no projeto de requalificação do Centro o volume de passageiros previstos para desembarque na área da estação e seu impacto na área central;**
- **Prever integração dos modos de transportes, frente a esta nova demanda;**
- **Prever forma de integração com Viracopos de modo a que atenda os interesses de Campinas.**

Anel de Complementação

O anel de complementação refere-se ao anel rodoviário de contorno que circunscreve a área urbana mais densamente ocupada do município de Campinas. Compreende as rodovias dos Bandeirantes, parte da rodovia Anhanguera, rodovia D. Pedro I, Rodovia Prof. José Roberto Magalhães Teixeira (parte executada até a rodovia Anhanguera) cuja complementação deverá atingir a rodovia dos Bandeirantes.

O projeto a ser implantado atravessa a área rural do município, a qual apresenta intensa atividade agrícola com predominância de fruticultura com destaque para a produção de goiaba, figo, uva, seriguela, kinkan, acerola e hortaliças, razão está sendo proposto no Plano Diretor a criação nesta área de uma macrozona que ressalta a importância desta região como produtora agrícola, denominada Área de Proteção Agrícola – AGRI.

Os dados e informações desta macrozona encontram-se mais detalhados no Capítulo denominado Estrutura Urbana.

Diretriz:

Envidar esforços junto aos órgãos de governo Estaduais objetivando compatibilizar objetivos, projetos e prazos deste projeto

Corredor metropolitano Noroeste e Bacia Noroeste trecho B (Hortolândia)

Dentre os objetivos destacados pela EMTU para a implantação deste corredor, destaca-se a priorização do transporte coletivo na Região Metropolitana de Campinas, o qual pretende-se que promova a estruturação do sistema de transporte coletivo regional, buscando integrar os municípios de Campinas, Hortolândia, Monte Mor, Sumaré, Nova Odessa, Americana e Santa Bárbara d'Oeste, atendendo a uma demanda de 75% do total de passageiros da RMC - Região Metropolitana de Campinas.

Com relação a demanda da bacia noroeste para o ano de 2007 estima-se um total de 41,2 milhões de passageiros com crescimento previsto de 2,5 % ao ano, os quais deverão ser atendidos por uma frota total de 447 veículos.

Este corredor rodoviário, segundo informa o órgão estadual, trará benefícios como maior oferta de viagens, menor tempo de deslocamento com redução do tempo médio de deslocamento em 13,5%, integração tarifária metropolitana, facilidade na criação de novos serviços de transportes, melhoria nas condições de conforto dos usuários, melhoria nas condições ambientais com a redução de 30,8% na quilometragem, além da redução de dióxido de carbono e maior acessibilidade

Com relação ao formato desta ação a mesma deverá se dar através de concessão patrocinada (PPP) pelo prazo de 25 anos.

Este corredor terá um novo terminal rodoviário cuja implantação está prevista para a região central, junto ao novo terminal de ônibus urbano, os quais se implantarão na área da FEPASA.

Diretrizes:

Para o Corredor Metropolitano Noroeste

- **Considerar no projeto de requalificação do Centro o volume de passageiros previstos para desembarque na área da estação e seu impacto na área central;**
- **Prever integração dos modos de transportes, frente a esta nova demanda;**
- **Integrar este projeto com o do projeto do Trem Bandeirante.**

Para o trecho B

- **Considerar no Plano Local da Região Noroeste o volume de passageiros previstos para a área e seu impacto;**
- **Prever integração dos modos de transportes, frente a esta nova demanda**

Marginais às rodovias/ obras de arte

Estão em curso tratativas entre o Governo Estadual e o Governo Municipal no sentido de implementação das marginais urbanas às rodovias que cortam o município de Campinas.

Esta é uma ação de grande importância para Campinas, dado que estas rodovias ao seccionarem o tecido urbano consolidado, além de se posicionarem como barreiras físicas, obrigam a convivência do trânsito de passagem rodoviário, com o trânsito urbano, ocasionando conflito entre os mesmos e, por vezes, graves acidentes.

Diretriz:

Continuar as tratativas em curso objetivando a execução das marginais e obras de arte em virtude das rodovias existentes.

Setor Público Federal

Com relação às obras de âmbito federal destacamos:

Gasoduto Bolívia-Brasil

O gás natural é considerado uma forma de energia limpa. Este combustível consegue conciliar a eficiência da queima total e constante com a preservação ambiental, porque dispensa estoques e não despeja resíduos na natureza. Por ser mais leve do que o ar, dissipa-se rapidamente na atmosfera em caso de vazamento, sendo portanto mais seguro, esclarecem os documentos ofertados pela TBG.

Estas características têm estimulado dezenas de indústrias, como as de cerâmica, celulose e as usinas termoeletricas movidas a óleo diesel, carvão e óleo combustível, a optar pelo gás como principal combustível. Além das aplicações industriais, o gás tem também aplicações domésticas, comerciais e automotivas.

Este gasoduto Bolívia-Brasil é um empreendimento do setor privado tendo a Petrobrás, através de sua subsidiária GASPETRO, como um dos principais acionistas da Transportadora Brasileira – Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. (TBG), consórcio responsável pela operação e exploração.

A Petrobrás definiu a cidade de Campinas como um dos pontos de passagem obrigatória do Gasoduto Bolívia-Brasil, sendo que o traçado cruza áreas rurais e urbanas no município, para o qual devem ser reservadas faixas de proteção ao longo do eixo, com o intuito de garantir a segurança dos usos a se implantarem no entorno e dos dutos. Em função desta questão deverá ser encaminhado pela SEPLAMA projeto de lei objetivando o disciplinamento do uso do solo nas faixas marginais ao gasoduto.

O traçado deste serviço atravessa Campinas no sentido sul/norte passando pela região do Campo Grande até atingir o município de Paulínia. Um outro ramal atravessa a região norte passando pelos distritos de Barão Geraldo e Joaquim Egídio indo em direção ao município de Itatiba, fazendo a ligação de Paulínia com a bacia de Campos no estado do Rio de Janeiro.

Existem três pontos de entrega “city gate” no município, sendo um na região do Campo Grande, um nas proximidades de Sumaré e um nas proximidades de Jaguariúna. O “city gate” vem a ser um ponto de derivação do gasoduto, a partir do qual saem ramais para a alimentação dos consumidores de gás natural.

Diretriz:

Estudar a possibilidade de implantação de usos industriais no entorno deste “city gate” de forma a induzir esta atividade especialmente na região do Campo Grande.

Corredor de Exportação da FERROBAM

O Corredor de Exportação atravessa o município de Campinas no sentido norte/sul passando por áreas urbanizadas da região do Campo Grande, entre loteamentos ocupados como o Jardim Florence e Cidade Satélite Íris, seccionando também o aterro municipal denominado Complexo Delta.

Este corredor, principalmente nas proximidades da malha urbana, figura como uma barreira física, impondo a execução de obras de transposição, deverá ainda demandar obras de proteção devido a sua contigüidade com áreas densamente ocupadas como o Jardim Florence e parte do loteamento Cidade Satélite Iris.

Diretriz:

Desenvolver estudos com vistas a identificação das áreas que demandarão transposição, a curto, médio e longo prazos levando em consideração o crescimento da região e o Plano de Metas.

SETOR PRIVADO

Com relação às obras particulares do município destacamos um conjunto de empreendimentos que já foram objeto de análise prévia nos setores competentes da Prefeitura.

A partir dessa identificação e mapeamento que pode ser verificado na planta denominada Solicitações de Diretrizes Urbanísticas podemos concluir que a região dos distritos de Sosas e Joaquim Egídio tem sido objeto de interesse para a implantação de novos loteamentos, destinando-se mais para a população de média e alta rendas.

Outra região com número significativo de lotes, diz respeito a região oeste nas imediações do Parque Valença e Campo Grande, para os quais registra-se um total aproximado de 7.150 lotes voltados para Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social destinados ao atendimento de baixa renda.

Cabe aqui destacar o loteamento denominado Swiss Park anteriormente conhecido como projeto do Banco Bradesco, localizado na fazenda Sete Quedas, situado entre a rodovia Anhanguera (Km 89,5) e a rodovia Lix da Cunha, aprovado a partir do Decreto nº 15.293 de 2005, o qual prevê a

implantação de empreendimento habitacional em uma área de aproximadamente 5.000.000 m² com tipologias voltadas para atender a classe de renda média em um período de 10 anos.

Além dos usos residenciais a ocorrerem neste empreendimento totalizando 4.808 lotes estão definidas áreas para usos comerciais e de serviços em 212 lotes além de usos institucionais bem como áreas de praças onde está prevista a implantação de um parque temático dentro do Plano de Metas da atual administração, denominado Parque Botânico, para o atendimento não só deste empreendimento, mas também de toda a região.

Também devem ser ressaltadas as áreas de propriedade da FEAC - Federação das Entidades Assistenciais de Campinas qual seja Fazenda Brandina, situada na região leste do município, a qual foi seccionada em 2 partes independentes, gleba Sede e gleba Invernada, quando da implantação da Rodovia Dom Pedro I. A gleba sede possui área total de 2.231.700 m² para a qual foi definido Plano Básico de Ocupação pelo Decreto nº 11.268 de 1993 e que vem sendo objeto de sucessivas revisões em função de demandas colocadas pela própria FEAC.

Os usos previstos para as quadras referem-se aos usos residenciais, comerciais e de serviços, institucionais, áreas verdes públicas, sistema viário, sendo que o zoneamento previsto refere-se às zonas de uso: Z3 destinada aos usos habitacionais unifamiliares e multifamiliares; Z6 destinada ao uso habitacional multifamiliar; Z11 destinada aos usos comerciais, de serviços e institucionais de pequeno e médio porte.

Estima-se que os empreendimentos a se implantarem nessa zona de uso deverão seguir os padrões dos empreendimentos já implantados, tais como: concessionária GM Adara, Carrefour Eldorado, condomínios da Concima, condomínio Paineiras antigo empreendimento da Encol, além do Shopping Center Iguatemi.

Já a gleba Invernada, com área total de 1.875.525,35 m² está zoneada como zona 3 para a qual estão previstos os usos habitacionais uni e multifamiliares, podendo ocorrer consultas para empreendimentos tanto habitacionais quanto comerciais e de prestação de serviços de maior porte. Nesta área já estão implantados os estabelecimentos Leroy Merlin e Decathlon, devendo também ser mantida a tendência destes usos.

Na mesma linha destaca-se o empreendimento denominado Três Pontes do Atibaia, destinado ao uso habitacional para alta renda, de propriedade da Brasilinvest Empreendimentos e Participações S.A, situado no distrito de Sousas, nas proximidades do loteamento Caminhos de São Conrado com área de 3.155.350,00 m² estando previstos 1.160 unidades com área aproximada de 1.000,00 m² por lote.

Ao norte da macrozona 4 destaca-se o empreendimento Dom Pedro Office relativo ao desmembramento da Fazenda Santa Genebra, margeando a rodovia D. Pedro I destinado a abrigar empreendimento destinado aos usos residencial e comercial em área de 383.080 m².

Na macrozona 3 evidenciamos empreendimento destinado a implantação de loteamento direcionado para a classe alta, situado no Distrito de Barão Geraldo na Estância Eudóxia, entre o

loteamento Cidade Universitária e Chácaras Santa Margarida, em área de 237.228,79 m², com previsão de 165 lotes variando entre 750 m² e 1000 m².

Na região sul remarca-se a implantação do Distrito Aduaneiro, o qual trata de empreendimento destinado a implantação de atividades comerciais e industriais, em área de 657.832,61 m², nas proximidades do Aeroporto Internacional de Viracopos, com lotes variando entre 2.400 a 82.000 m².

Diretrizes:

- **Compatibilizar as questões orçamentárias com as demandas por novos equipamentos notadamente de educação, saúde, ação social e cultura esporte e lazer frente aos empreendimentos habitacionais para a baixa renda previstos;**
- **Estabelecimento de macro diretrizes urbanísticas com vistas a garantir o funcionamento adequado das regiões onde se inserem os projetos de maior monta.**

EMPREENDIMENTOS ESTRATÉGICOS

Estes empreendimentos envolvem a determinação de diretrizes específicas que permitirão ao município buscar crescimento e progresso sem comprometer o meio ambiente.

Prevêem uma série de intervenções fundamentais na cidade as quais contribuirão para a reestruturação das relações socioeconômicas que se rebaterão no espaço físico para os próximos 15 anos, tomando por base que suas disposições devem ser capazes de orientar as decisões não apenas no futuro imediato, mas ao longo dos anos.

Os empreendimentos se assentam num conjunto de diretrizes organizadas segundo três vertentes distintas, mas interligadas, o modelo territorial, o ambiente sócio-econômico-cultural e o ordenamento paisagístico urbano e dos espaços rurais.

Dentro de cada uma das três vertentes apresentadas, foram definidos grandes setores de intervenção, cada um com um conjunto de objetivos estruturantes, a partir dos quais se definirão, por sua vez, linhas de atuação - as estratégias - e, de forma mais pormenorizada, medidas de atuação - as táticas. É nesta organização em árvore que se assenta a proposta de desenvolvimento sustentável da cidade. Numa fase posterior serão apresentados os projetos, de maior ou menor envergadura, e as ações de caráter genérico a aplicar em todo o território, ou em áreas pré-definidas, de acordo com especificidades locais e / ou critérios de homogeneidade.

Visando avançar com o desenvolvimento sustentado, propõe-se a efetivação de empreendimentos estratégicos que, além de gerarem emprego e renda, coloquem Campinas no eixo do desenvolvimento econômico, de forma a enquadrá-la na categoria de cidades de classe mundial.

Essas ações objetivam também a eliminação de desigualdades regionais, hoje muito evidentes no espaço da urbe, através da alocação de recursos que garantam a apropriação dos bens gerados

pelos diversos seguimentos, visando uma cidade equilibrada socialmente e ambientalmente sustentável.

Como objetivo destaca-se a importância da articulação do social com o produtivo numa contextualização macro e micro, onde fique delineada a consolidação de alternativas emancipatórias de relações sociais, econômicas e de gestão pública.

Na mesma esteira coloca-se a melhoria da qualidade de vida da cidade por meio da elaboração de planos e projetos urbanísticos integrados com as ações de políticas públicas como: transporte e acessibilidade, habitação, saneamento, recuperação de áreas degradadas e ampliação das áreas verdes, tanto natural, como paisagística.

Diretrizes:

- **Criar condições para o estabelecimento de uma cidade conectada que busca fortalecer os vínculos interurbanos e os vínculos rural-urbanos e facilitar os fluxos de informações, pessoas, mercadorias, bens e serviços intra e inter-regionais.**
- **Obter uma maior eficácia social e econômica do ambiente construído que é a cidade, distribuindo-se equitativamente os benefícios e ônus dos investimentos urbanos, na perspectiva da consolidação da sociedade sustentável.**
- **Fortalecer a autonomia, a identidade e, por essa via, a competitividade da cidade, viabilizando novos serviços, a melhoria dos atuais e, em termos de qualidade de vida, o acesso mais eficaz da população aos mesmos.**

Aeroporto de Viracopos e seu entorno

O Aeroporto Internacional de Viracopos, situado na região oeste do município de Campinas vem sendo objeto de alteração de suas atividades desde 1979 quando foi editado o Decreto Estadual nº 14.031 de 27 de setembro, o qual declarou de utilidade pública para fins de desapropriação os imóveis situados no município necessários à ampliação do aeroporto. A partir desta data as ações governamentais Estaduais têm sido no sentido da convalidação deste ato.

Ocorre que parte da área declarada de utilidade pública pelo Estado englobou um total de 25 loteamentos aprovados na década de 1950, época de grande movimento de parcelamento na região. Estes loteamentos foram recebendo ocupação urbana de toda sorte, qual seja habitações aprovadas, habitações clandestinas, invasões de áreas públicas e de áreas particulares, e em função desta indefinição por parte dos órgãos governamentais, a região cresceu em termos de ocupação com grande concentração de população de baixa renda a qual vem demandando do poder público local o aporte de escola, creches, postos de saúde, água, esgoto, sistema viário, transporte público dentre outros.

Segundo dados do Censo Demográfico de 2000 a população diretamente atingida pelo projeto de ampliação do aeroporto era da ordem de 21.192 habitantes, sendo que até hoje este número deve ter se alterado.

Além da demanda social que se coloca para a área, outro fator a ser mencionado diz respeito a recorrentes focos de dengue a que esta região vem sendo suscetível, o que tem preocupado sobremaneira as autoridades sanitárias dado que a reincidência da doença coloca a população sob a condição de contrair dengue hemorrágico que pode ser fatal para quem a contrai.

Tendo estas questões colocadas, a atual administração municipal em conjunto com a Infraero, vem discutindo a possibilidade de garantir a implantação do projeto nacional, no entanto, de forma a minimizar o impacto social que o mesmo traria para a população que deveria ser removida do local. Nesse sentido estuda-se a possibilidade de se redirecionar a segunda pista projetada de forma que a mesma se desenvolva na direção leste/oeste.

A possibilidade da implantação de um aeroporto indústria também foi um fator preponderante na identificação deste projeto como estruturador tanto em função dos aspectos físicos quanto econômicos e sociais dado que este projeto deverá ser fomentador de uma política de geração de emprego e renda.

Outro fator que está sendo considerado diz respeito à função que este equipamento assume em relação a região em que ele deverá se assentar e em relação ao município de Campinas e região.

Como tem sido divulgado, o Aeroporto Internacional de Viracopos já é o maior aeroporto de cargas do país desde 1.997 e deverá se transformar no maior aeroporto de passageiros, dentro de um plano de integração do Sistema Aeroportuário Nacional.

A partir do reconhecimento desta importância, deveremos estar pensando este projeto como uma ação de desenvolvimento para a região e para o município, dentro do Plano Local de Gestão Urbana da Macrozona 7 e dentro do Plano Local de Gestão da Região Noroeste.

Frente às questões aqui elencadas indica-se algumas ações para o enfrentamento dos problemas existentes bem como em função de se colocar esta área como plano de metas do governo:

Diretrizes:

- **Desenvolver um Plano Local de Gestão Urbana a curto prazo para a região Aeroporto de Viracopos e seu entorno considerando as restrições aeroportuárias, as demandas sociais existentes e a importância deste equipamento como requalificador/indutor de desenvolvimento local e regional.**
- **Compatibilizar as questões orçamentárias com as demandas por novos equipamentos notadamente de educação, saúde, ação social e cultura esporte e lazer frente ao projeto em curso.**

Eixo de Desenvolvimento Estratégico Ciatec II

A intenção de instituição de um pólo de alta tecnologia no município de Campinas data da década de setenta, e a identificação do loccus para a sua implantação nas proximidades da Unicamp e PUCC tinha como objetivo a otimização da sinergia entre a pesquisa acadêmica que estas universidades propiciavam e o desenvolvimento industrial voltada para a alta tecnologia.

Com o objetivo de estruturar esta ação conjunta foi criada a CIATEC – Companhia de Desenvolvimento do Pólo de Alta Tecnologia de Campinas, com o objetivo de, segundo o Plano Local de Gestão Urbana de Barão Geraldo - 1996, promover e estimular a implantação de um ou mais pólos tecnológicos de atividades de alto teor tecnológico no município de Campinas.

O Parque II do CIATEC se assenta em área constituída por várias fazendas particulares situadas entre a Unicamp e a rodovia Adhemar de Barros (SP – 340) com área aproximada de 10.000.000 de m².

Esta área foi, no passado, objeto de declaração de utilidade pública para fins de desapropriação através de Decreto Municipal, bem como objeto da lei 8.252 de 3 de janeiro de 1995, a qual estabeleceu usos e ocupações do solo que permitia o uso industrial, comercial e de serviços assim como o uso residencial unifamiliar e multifamiliar, todos estes vinculados a metragem das glebas.

Em que pesem as diversas ações voltadas para esta questão não houve muito interesse no decorrer destes anos na implantação de novos empreendimentos na área devido a diversos fatores, dentre os quais remarcamos o preço das terras urbanas frente às possibilidades legais o que torna os investimentos pouco atrativos, conforme elementos acostados no Caderno de Subsídios do Plano de Barão Geraldo.

Tido como um dos mais importantes eixos de desenvolvimento estratégicos a Região e a Área do CIATEC II, com Desenvolvimento já implementado com atividades e focos de Alta Tecnologia e tendo também as Instituições de Ensino (PUCC e UNICAMP) assentadas no seu entorno, a Revisão do Plano Diretor deverá, com base nas ferramentas a serem disponibilizadas e garantidas pelo Estatuto da Cidade, preparar a devida recepção da “ Operação Urbana Parque Tecnológico “ visando a consolidação deste desenvolvimento pensado para a Cidade de Campinas.

Para que estas ferramentas tenham validade deverão estruturar-se o Plano Urbanístico e o Plano de Gestão de forma a que venham contemplar as diversas atividades e segmentações já implantadas bem como estudos que consolidem equilibradamente todas as atividades elencadas para um “Parque Tecnológico” da dimensão e importância para o Brasil como é o Parque Tecnológico de Campinas. Assim sendo deverão ser definidos instrumentos legais específicos que venham a atender aos aspectos a seguir itemizados:

- Eixo Empresarial
- Eixo de Tecnologia
- Eixo Institucional

- Área de implantação Científica e de Conhecimento
- Área de Preservação Ambiental
- Área Suporte Habitacional
- Área de abrigo da Indústria Tecnológica de ponta com a definição de perspectivas de atendimento legal e empresarial que viabilize o correto desenvolvimento para este eixo da cidade.

Diretriz:

Compatibilizar este projeto com o Plano Local de Barão Geraldo e com as demais políticas setoriais e com as diretrizes urbanísticas e ambientais

Requalificação do Centro Urbano e Revitalização de seu entorno

As intervenções urbanísticas objetivando o desenvolvimento da área Central e seu entorno deverão estar consignadas através de “OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA” como ferramenta e lei específica induzida pela Revisão do Plano Diretor, em área abrangente na Macrozona 4 e tem como foco desenvolvimentista:

- Utilização máxima da infra-estrutura instalada na região central do Município;
- Recuperação do valor simbólico, com elemento estruturador da Cidade de Campinas e da sua Região Metropolitana.

As áreas de intervenção estão caracterizadas pela região central (Av. Francisco Glicério e parte do Jardim Proença) e Vila Industrial (Av. Faria Lima margeando o Córrego do Piçarrão).

O objetivo primordial das intervenções estudadas e a serem propostas em lei específica, é o de integrar o Potencial Construtivo de mais de 8.300.000 m², centralizando-os nos eixos viários com infra-estrutura (Av. Sales Oliveira, Orosimbo Maia, Francisco Glicério e Marginal do Córrego do Piçarrão) preparadas para esta recepção de potencial.

Além deste objetivo, é foco também criar as sinergias necessárias a este desenvolvimento integrando os segmento desta intervenção através de intervenções pontuais que alavancarão o Processo de Requalificação da Área Central criando as condições necessárias para fortalecer e dar viabilidade, inclusive econômico-financeira, para estas intervenções como um todo.

Diretriz:

Compatibilizar este projeto com as demais políticas setoriais e com as diretrizes urbanísticas e ambientais.

Parques Públicos Temáticos e Parques Lineares

As poucas áreas públicas no município de Campinas resultantes do processo de parcelamento são de péssima qualidade conforme já evidenciado no Capítulo que trata da Caracterização Territorial Urbana.

Diante desta constatação foi realizado pela Prefeitura Municipal de Campinas, com o apoio da Associação Brasileira de Arquitetos Paisagistas de Campinas - ABAP e da Associação Regional dos Escritórios de Arquitetura – AREA, em novembro de 2005, o 1º Seminário sobre Parques Públicos Temáticos de Campinas, com o objetivo de debater esta problemática com diversos profissionais da área.

Estes parques (Parque do Café - Lago do Café; Parque das Águas - Parque Prado; Parque Botânico - Fazenda Sete Quedas; Parque da Mata - Parque Santa Bárbara), os quais encontram-se melhor detalhados no Capítulo que trata do Sistema de Políticas Setoriais, deverão atender às demandas do entorno imediato, bem como das mais diferentes faixas etárias e estratos sociais e terão uma abrangência regional.

Diretriz:

Prever nos plano setoriais e locais a inserção destes equipamentos de forma a garantir o acesso da população e o bom aproveitamento e desempenho do mesmo.

Parque Linear do Rio Capivari – Cerâmicas

O projeto Parque Linear do Rio Capivari – Cerâmicas se insere em projeto mais amplo de requalificação e recuperação ambiental de todo o rio Capivari. Este rio teve suas margens objeto de operação minerária da indústria ceramista, responsável por grande parte do material utilizado na construção da cidade no passado, remanescendo hoje como reflexo desta atividade um grande passivo ambiental com lagoas de cavas.

Nesta região se assenta população de baixa renda e uma grande demanda por equipamentos urbanos, além de grandes áreas não parceladas, razão pela qual procurou-se trabalhar esta micro região a partir de um projeto que buscasse a sua requalificação urbana e ambiental.

Nesse sentido coloca-se como princípios deste projeto o incentivo a novos usos e a consolidação de um sub centro para o atendimento da população; a promoção de novas articulações viárias, promoção da regularização fundiária e adequação da infra-estrutura de equipamentos urbanos em função do adensamento previsto. Além destas questões remarca-se a importância da constituição de espaços de áreas verdes e de lazer para a população desta região dentro de um programa de compatibilização à proteção dos recursos naturais e da paisagem.

A forma pensada para garantir este projeto se insere no âmbito de uma Operação Urbana Consorciada prevista no Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257 de 2001), tendo nesse sentido, aprovada a Lei Complementar nº 12.104, que cria a Operação Urbana Parque Linear do Rio Capivari – Cerâmicas.

Diretrizes:

- **Prever a regulamentação da lei garantindo a continuidade deste projeto objetivando a requalificação de todas as áreas degradadas e a oferta de áreas de lazer para a população desta região;**
- **Convalidar este projeto com o Plano Local da Região Oeste.**

Planos Locais de Gestão Urbana e Plano Local da Região Oeste

O Plano Local de Gestão Urbana da Região Oeste deverá abranger uma vasta região a qual se situa abaixo da rodovia dos Bandeirantes. Esta região abriga alguns dos loteamentos mais antigos do município de Campinas os quais remontam à década de 50. Como é de conhecimento de todos, nesse período esses empreendimentos eram aprovados sem que se exigisse o aporte de infraestrutura, como rede de água e esgoto, pavimentação, além de reserva de área para a implantação de equipamentos. Além dessa questão, o tipo de solo da região quando não bem manejado produz sulcos e ravinas que trazem grande comprometimento das áreas.

Também o critério para a reserva de áreas de praça, prendia-se apenas a questão quantitativa e não qualitativa, daí as áreas serem de péssima qualidade normalmente com topografia acidentada ou em fundos de vale o que dificultou sobremaneira a implantação de equipamentos nestas áreas. Além de serem subtraídas da possibilidade de utilização pela topografia acidentada, também ocorreu a ocupação destas áreas com favelas ao longo do tempo.

A aprovação destes loteamentos também não obedeceu a um critério de crescimento urbano, se pautando muito mais pela lógica dos proprietários de terras, o que configurou esta área como uma área permeada por vazios e sem conexão entre si, o que obriga os moradores a desenvolver percursos muito extensos e penosos para atingir área que estão razoavelmente próximas.

Esta região também acomoda pelas suas características vários conjuntos habitacionais da COHAB, bem como população de baixa renda com grande demanda por equipamentos da rede de educação, saúde e ação social.

Remarca-se também a presença do Complexo Delta, local onde é disposto e acomodado o lixo doméstico de todo o município de Campinas além da presença dos aterros Santa Bárbara e Pirelli.

Em função de concentrar toda sorte de problemas e inúmeras demandas esta região deverá ser objeto de um plano local com vistas ao equacionamento desta problemática, bem como de garantir uma melhor condição de vida para os habitantes da região oeste.

Diretriz:

Buscar a integração deste Plano com o Plano do Aeroporto de Viracopos e seu entorno.

Incentivo a Cultura e a Ciência e Tecnologia

A cultura, a ciência e a tecnologia são componentes essenciais para um desenvolvimento eficaz e duradouro. Para tanto, devem ser implementadas em coordenação com outras políticas, num enfoque integrado, que vise sobretudo formar recursos humanos capacitados e comprometidos com a solução dos problemas da cidade.

A região de Campinas possui várias universidades e centros de pesquisas dotados de laboratórios, um setor empresarial com reconhecida capacidade empreendedora, uma comunidade altamente mobilizada e preparada para dar um passo adiante e um governo municipal com condições plenas de ser o articulador e fomentador de um desenvolvimento integrado.

Entretanto, para isso é indispensável construir um repertório que facilite a elaboração de uma agenda de trabalho construtiva. Para que Campinas possa realmente se consolidar como uma metrópole cada vez mais sintonizada com os avanços políticos, econômicos, sociais e culturais, que ocorrem em grande velocidade no mundo contemporâneo, é fundamental o diálogo e a cooperação entre a prefeitura e os segmentos educacionais e de pesquisa, com os empresários, os agentes artísticos-culturais e a comunidade em geral, pois este é um desafio que precisa ser enfrentado solidariamente.

O objetivo central é tornar Campinas uma metrópole com uma crescente qualidade de vida, socialmente integrada, seguindo cada vez mais sua vocação tecnológica, artística e cultural. Uma metrópole empreendedora e competitiva com capacidade para ser um grande centro de pensamento e idéias para o país, estabelecendo conexões produtivas na rede global.

Diretrizes:

- **Consolidar Campinas como uma metrópole tecnológica, com ênfase na inovação em tecnologias urbanas e ecológicas, através da potencialização dos ativos existentes, promovendo a articulação dos setores da sociedade produtiva através de ações e serviços que contribuam para o sucesso destes empreendimentos, contribuindo assim para o fomento tecnológico, para o desenvolvimento econômico, para a auto-sustentabilidade municipal e para a inclusão social.**
- **Estimular as instituições públicas e privadas a investirem em qualificação de pessoal, em todos os níveis, através de cursos de capacitação, treinamento, atualização e formação de pessoas.**
- **Incentivar a aplicação de Tecnologias Sociais que atendam a critérios como fácil aplicação, baixo custo e possibilidade de difusão. Por tecnologia social entende-se**

todo processo, técnica, metodologia, instrumento ou ferramenta capaz de gerar transformação social. É um conceito que remete para uma proposta inovadora de desenvolvimento, baseada na disseminação de soluções para problemas voltados a demandas de água, alimentação, educação, energia, habitação, renda, saúde e meio ambiente, dentre outras. As tecnologias sociais podem nascer no seio de uma comunidade ou no ambiente acadêmico. Podem ainda, aliar saber popular e conhecimento técnico-científico. Importa essencialmente que sua eficácia seja multiplicável, propiciando desenvolvimento em escala.

- **Fortalecimento do Parque Tecnológico existente, dando continuidade à política de realocização das unidades industriais, comerciais e de prestação de serviços dispersas pela cidade.**
- **Aprofundar contatos com entidades e instituições que apóiam as iniciativas bilaterais e multilaterais de cooperação internacional;**
- **Construir uma cultura de parceria na relação com os municípios da região metropolitana e na interlocução com os demais municípios do Estado de São Paulo e do Brasil;**
- **Divulgar a cidade e suas potencialidades, apresentando Campinas como um Centro de Excelência em Ciência e Tecnologia.**